notiziario della sat dlf udine

Numero 60 Anno 16 (1) Marzo 2011

Consegnate le prime Taurus FUC e InRail

Il giorno 25 gennaio è giunta ad Udine la 1216/E190 301 FUC la prima delle due Taurus acquistate dalla regione per la società Ferrovie Udine-Cividale.

La macchina è giunta coi propri mezzi dalle officine Siemens di Linz a Villach la sera prima e la mattina, arrivata a Tarvisio Boscoverde, è stata agganciata in coda ad un merci In-rail trazionato dalla E 655.403 Trenitalia noleggiata da FUC. A bordo oltre ai tecnici Siemens, personale FUC e l'amministratore unico ing. Corrado Leonarduzzi.

Il convoglio merci ha sostato presso lo scalo di Gemona per far sganciare la macchina in coda e proseguire fino allo scalo di Osoppo. La E 655 è poi tornata isolata a prendere la Taurus portandola a Udine Parco via raccordi. Qui sganciato il Caimano è stata presa in consegna dal Mak Ld 405 FUC che nel pomeriggio l'ha rimorchiata fino al deposito di via Peschiera, dove ad attenderla c'era una piccola folla di appassionati e curiosi. E' stata quindi ricoverata subito all'interno della rimessa dove sono state prese le misure per l'applicazione dei loghi. Il giorno 28 è stata presentata alla stampa alla presenza dell'assessore regionale ai trasporti Riccardo Riccardi.

La Taurus FUC al momento dell'arrivo nella stazione di Tarvisio Boscoverde il 25 gennaio 2011 (foto D. De Anna)

Le due macchine sono state finanziate dalla regione Friuli Venezia Giulia per un importo di 7.580.000 di euro a cui si aggiungono le altre due locomotive per l'impresa privata InRail per un totale complessivo di 15 milioni di euro. Si tratta della versione policorrente della famiglia delle Taurus costruite da Siemens e uguali alle 1216 ÖBB, che già circolano in Italia dal 2007. E' in grado di circolare con tre diverse alimentazioni (3 kV corrente continua - 15 kV 16,7 Hz e 25 kV 50 Hz alternata). E' certificata per circolare in Germania, Austria, Italia e Slovenia, e potenzialmente anche in Ungheria e Croazia.

Allo stato attuale la macchina deve ancora completare tutta la procedura burocratica per entrare in servizio ed è ancora ferma in deposito.

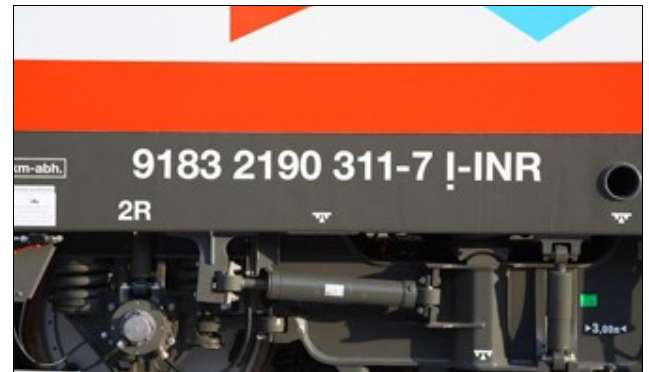
Dopo che era stata immatricolata 91 83 1216 301 0 - I - FUC, l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) l'ha fatta modificare in 91 83 2190 301 8 - I - FUC. Non si capisce il significato della cifra 2 e come mai sul frontale è sparita la E per rimanere solo 190 ed è scomparsa anche la marcatura 1216.

Ne è previsto l'utilizzo per l'effettuazione di servizi merci, ma sarà utilizzata anche per il futuro collegamento passeggeri Udine-Klagenfurt che dovrebbe partire a dicembre. La se-

La Taurus viene agganciata alla Ld 405 che provvederà a trasportarla nel deposito FUC. Udine Parco (foto D. De Anna)

conda macchina arriverà in aprile.
Per quanto riguarda la livrea questa prevede i frontali rossi come pure il ricasco del tetto, mentre la fiancata è blu con un grande triangolo bianco al centro.
Il giorno 23 marzo con la medesima procedura è giunta ad Udine anche la prima delle due Taurus di InRail. Questa è già immatricolata secondo l'ultima versione 9183 2190 311 7 - I - INR e la livrea prevede i frontali rossi e azzurri mentre la fiancata è grigio chiaro con una fascia azzurra sul ricasco del tetto e rossa in basso con telaio nero. Spicca il grande logo sociale rosso-blu rispetto a quello della FUC decisamente piccolino. Al momento, visto che la In Rail non dispone di un deposito, la locomotiva è ospitata presso il deposito FUC di via Peschiera ormai al limite di saturazione. L'arrivo della seconda macchina è prevista per giugno.
Queste quattro locomotive sono le prime Taurus acquistate da imprese italiane. Le altre locomotive circolanti in Italia sono infatti macchine ÖBB noleggiate a Nord Cargo per l'effettuazione degli EC Monaco-Venezia/ Milano/Bologna, all'impresa Linea per servizi merci con le quali giungono fino a Brindisi e Marcianise, oltre a quelle ÖBB per i Korridorzug.
Daniele De Anna

La Taurus 190 311 della InRail è appena giunta al deposito FUC il 23 marzo 2011 (foto D. De Anna)

In alto: a sinistra la marcatura completa della Taurus FUC all'arrivo in Italia ed a destra dopo le correzioni richieste dall'ANSF. A lato marcatura completa della Taurus InRail (foto D. De Anna)

Livree frontali a confronto: a sinistra la Taurus 190 301 FUC ed a destra la Taurus 190 311 InRail (foto D. De Anna)

Le Taurus Siemens

Il 2 luglio 1999 nello stabilimento della Siemens Krauss Maffei di Monaco di Baviera la ES 64 U1 delle ÖBB (1016 001) compiva i primi giri di ruota, seguita poco dopo dalla 1116 001 (ES 64 U2); esse sono le Taurus, divenute oramai, specialmente in Austria, le locomotive elettriche più diffuse.
La classificazione Siemens ES 64 U1 significa: ES = Eurosprinter, 64 = 6400 kW di potenza, U = tipo di tensione di funzionamento, 1 = 15 kV CA, 2 = 15/25 kV CA.
Brevemente la storia della genesi della macchina.
La locomotiva progenitrice di tutta la famiglia degli "Eurosprinter" è la locomotiva S252 costruita per le ferrovie spagnole, che trae l'esperienza fatta dal 1979 con le macchine della classe 120 DB che furono le prime con azionamento trifase. Con quei progetti infatti che si era consolidata l'idea di una locomotiva universale a quattro assi che potesse espletare tanto i servizi passeggeri veloci tanto i servizi merci pesanti.
La Siemens costruì quindi la ES 64 P che divenne la DB 127 001, il vero e proprio prototipo denominato "Eurosprinter", il quale fece diversi giri dimostrativi in mezza Europa, e dal quale deriverà una versione estremamente semplificata ed economica per la DB Cargo, la BR 152. Questa avrà anche una versione a 6 assi per i pesantissimi treni merci delle ferrovie danesi.

La Taurus 1016 026 ripresa a Knittelfeld il 2 giugno 2005 mentre assiste nelle prime corse prova la 1216 003 appena consegnata (foto C. Canton)

Nel 1996 le ÖBB ordinarono al consorzio BES tre prototipi di una nuova locomotiva ad alte prestazioni: si trattava della 1012 con 6400 kW di potenza e 230 km/h di velocità massima. La macchina si dimostrò validissima ma aveva il problema di costare troppo (5,5 milioni di euro).
Fu indetta allora una gara d'appalto europea indicando un prezzo simile a quello delle 152 DB, al di sotto dei 3 milioni di euro che la Siemens si aggiudicò con un minimo scarto su Alstom e ADtranz. Il prezzo finale fu di 2,6 milioni per la versione monotensione e di 2,66 milioni per la bitensione (15 - 25 kV). Tra le clausole della gara le ÖBB chiesero che per l'assemblaggio fossero coinvolte le officine di Linz, che il carrello fosse meno aggressivo di quello delle 152 (che non possono circolare in Austria per questo motivo). Inoltre si richiedeva una forma aerodinamica e al tempo stesso distintiva, che fu elaborata dallo studio Haslacher e che viene considerata uno dei design industriali più riusciti, vincitore del Brunel-Award 2001.
La dirigenza ÖBB dell'epoca, nella figura del direttore generale Helmut Draxel considerato il padre di queste locomotive, volle trovare un soprannome che riassumesse forza e potenza: escluso Red Bull in quanto già registrato, si optò per il latino TAURUS, che essendo marchio registrato delle ÖBB non potrebbe essere utilizzato per le macchine di altre compagnie ferroviarie. Di fatto ferrovieri ed appassionati di tutta Europa le chiamano comunque tutte così.
Quando la prima Taurus uscì, in quel relativamente lontano luglio 1999, dalle officine della Siemens si fece subito notare per le sue notevoli qualità tecniche (6,4 MW - 250 km/h), e per le prestazioni di tutto rispetto: in una gara contro una Ferrari la Taurus infatti superò la rossa di Maranello e per questo e anche per il colore fu soprannominata la "Ferrari su rotaie".

Taurus 1047 505 della compagnia austro-ungherese Gysev. Villach 2 giugno 2004 (foto D. De Anna)

Le 1116 052 e 223, assieme alla 1042 013 nascosta dal palo, ricoverate nel deposito di Knittelfeld il 2 giugno 2005 (foto C. Canton)

La 1116 079 sollevata su cavalletti nelle officine del deposito di Villach il 2 giugno 2004 (foto D. De Anna)

Dal punto di vista tecnico le Taurus si distinguono per alcune soluzioni innovative come ad esempio il sistema frenante: invece dei dischi freno calettati sull’asse motore o sulle vele esterne delle ruote (tipo le 189) per ogni carrello ci sono due assi ausiliari dotati di due dischi freno e collegati all’asse motore tramite ingranaggi per esercitare così uno sforzo frenante indiretto e ridurre le masse non sospese del 68%, rendendole così adatte ai 230 Km/h nonostante le sue 20,5 t/asse.
Una vera e propria nota curiosa su queste macchine riguarda il suono che la parte elettronica produce durante l’avviamento: invece dei soliti ronzii che si sentono dalle altre macchine si ode una doppia scala di Do maggiore con un timbro simile al violoncello; questa è tanto più veloce tanto più è leggero il treno al traino. In caso di slittamento poi si assiste ad un vero e proprio concerto con note che salgono e scendono in continuazione. La terza serie invece non produce questo tipo di suono dato che la tecnologia adoperata per gli inverter è diversa (IGBT invece di tiristori GTO) come per le 189, e per un problema di interferenze sotto la corrente continua, togliendo questa piacevole caratteristica alle macchine di 3ª generazione che vengono anche in Italia.

Taurus di 1ª serie

Le Taurus di prima serie appartengono solo alla classe 1016 ÖBB ed hanno numerazione 001÷050. Il funzionamento è solo a 15 kV CA per la rete austriaca e tedesca.
La 050 porta il nome Helmut come il “padre” delle Taurus.
Quando sono uscite di fabbrica avevano la classica livrea rossa e la grande ruota alata stilizzata sul fianco. Anche la livrea era innovativa perché fino a quel momento il colore standard per le locomotive ÖBB era arancio sangue e bianco o rosso, bianco e grigio.
Nel corso degli anni alcune hanno poi ricevuto livree più appariscenti, di solito per eventi speciali come la 023 Kyoto Lok.
Da dire che dopo pochi anni lo stemma sul fianco è cambiato ed ora c'è una grande ÖBB bianca.
Sono dotate di 2 pantografi ed hanno una porta centrale di accesso su ogni fianco; i fari sono posizionati in senso verticale con due luci ed il terzo faro è posizionato sotto i cristalli frontali.

Taurus di 2ª serie

La seconda serie delle Taurus, che è bitensione (15/25 kV CA), è esteticamente uguale alla prima; la livrea ha avuto nel corso degli anni molte varianti, ciò è dovuto anche alla grande quantità di macchine in servizio. Innumerevoli poi quelle commemorative-celebrative: per i 150 anni del Semmering, per i 50 anni dell’esercito Austriaco, per i 50 della Croce Rossa, per i Vigili del Fuoco e molte altre. Vanno anche ricordate quella dedicata al 250° anniversario della nascita di Mozart per la bellezza della sua livrea, e quelle per i campionati europei di calcio del 2008 per l'originalità dell'iniziativa (che coinvolse anche alcune 1016 e 1216).
Sono dotate di 2 pantografi. Le macchine dalla 001 alla 025 hanno avuto un terzo pantografo con strisciante largo da 2060 mm per circolare sotto la catenaria ungherese; dal 5 maggio 2002, quando le MÁV adeguarono la poligonazione della linea aerea, questo non fu più necessario potendo utilizzare lo strisciante da 1950 mm standard tedesco. Oggi alcune 1116 in livrea Railjet hanno il terzo pantografo per la circolazione in Svizzera dove necessita uno strisciante da 1450 mm.
Le ferrovie austriache ÖBB hanno assegnato queste macchine alla serie 1116 che comprende 282 unità. Sono divise in due serie: la prima, numerata 001÷025, è abilitata per la rete austriaca, tedesca e ungherese, mentre la seconda, numerata 026÷282, è solo per la rete austriaca e tedesca.
L'ordine delle 1116 comprendeva 350 unità (001÷350), ma 68 erano in opzione. Queste macchine sono state stornate per costruire le 50 di terza serie.
Due 1116 per un paio di anni sono state cedute a SDL, ora sono di nuovo in servizio ÖBB. Le 1116 141 e 142 sono in livrea CAT (City Airport

Un lungo treno di cisterne con in testa la 1116 080 transita nella stazione di Mallnitz il 5 luglio 2009 (foto C. Canton)

Train), società austriaca partecipata al 49,9% dalle ÖBB che effettua il servizio passeggeri tra Vienna e l'aeroporto. La livrea è basata su tre strisce orizzontali grigio-bianco-verde con scritte CAT nere sul fianco.
Venticinque locomotive di questo tipo sono state acquistate dalle ferrovie tedesche DB che le hanno assegnate alla classe 182 con numerazione 001÷025. Hanno livrea rossa con varie scritte sui fianchi cambiate nel corso degli anni (DB piccolo, DB grande, DB Cargo, Railion). Almeno due di esse hanno avuto o hanno la livrea speciale che ricorda quella Weberlok della Porsche con la nota auto sportiva riprodotta in una sagoma stilizzata ma riconoscibile sul fianco e la locomotiva in livrea completamente grigio metallizzato. Nel 2009 e 2010, le 182 001÷016 sono state vendute alla DB Regio.
La ferrovia privata austro-ungherese Gysev ha acquistato 5 Taurus di seconda serie assegnandole alla classe 1047[5] con numerazione 501÷505. Sono dotate di una livrea verde/gialla con grande stemma blu. La Gysev ha in dotazione anche 5 1116 in prestito dalle ÖBB che hanno riprodotto sul fianco lo stemma Gysev in un rettangolo relativamente piccolo.
Le ferrovie ungheresi MÁV ne posseggono 10 assegnate alla classe 1047 (numerazione 001÷010). La livrea è basata su un blu con stemma societario in grande sul fianco e musi in giallo opaco che danno alla macchina un aspetto vagamente inglese.
L'operatore privato elvetico Hupac che effettua trasporti intermodali ha 3 di queste locomotive classificate ES 64 100÷102. La livrea di queste macchine è grigio metallizzato con

La Taurus 1116 041 in livrea "Uefa Olanda" ripresa a Salisburgo la sera del 30 marzo 2008 (foto C. Canton)

La Taurus 1116 212 in livrea RailJet è destinata alla trazione dell'omonimo convoglio denominato "Spirit of Innsbuck". Malnitz 5 luglio 2009 (foto C. Canton)

sul fianco il logo societario. Sono omologate per la rete tedesca e svizzera.
Due, classificate ES 64 911÷912, appartengono alla società privata tedesca MWB (MittelWeserBahn GmbH). Una macchina ha livrea quasi interamente rossa e l'altra livrea quasi interamente blu con le insegne societarie. Interessante la storia delle due locomotive che sono le ex ÖBB 1116 131 e 1116 171. La prima macchina quando ha fatto la corsa prova e la corsa di consegna aveva la livrea completamente rossa senza stemmi. In seguito fu applicato al centro della fiancata un piccolo stemma MWB ed infine ebbe la livrea definitiva.
Infine sessanta appartengono alla Siemens Dispolok, società tedesca

i dati tecnici	
Descrizione del prodotto	locomotiva elettrica multiuso con motori asincroni
Anni di costruzione	1999-2006
Numero unità costruite	437
Scartamento	1.435 millimetri
Sagoma limite	UIC 505-1 (SBB 01)
Sistema di trasmissione	azionamento ad albero cavo
Azionamento di trazione	raffreddato ad acqua, tecnologia GTO
Numero di assi	4
Rodiggio	Bo'Bo'
Peso	85 t
Carico assiale	21,25 t
Lunghezza fuori respingenti	19.280 mm
Larghezza massima	3.000 mm
Altezza (sul tetto della cabina)	3.966 mm
Interperno	9.900 mm
Passo dei carrelli	3.000 mm
Diametro ruota (max / min)	1150 / 1070 mm
Sistema di alimentazione	15 kV 16 2/3 Hz e 25 kV AC 50 Hz *
Velocità max	230 km / h **
Potenza continua	6.400 kW
Potenza massima	7.000 kW
Forza di trazione massima	300 kN
Forza di trazione continua	250 kN
* serie 1016 ÖBB: solo 15 kV 16 2/3 Hz AC	
** serie 1047 MÁV: velocità massima in Germania e Austria limitata a 160 km/h	

che si occupa di noleggio di locomotive, che ora ha assunto la denominazione MRCE. Sono classificate ES 64 con numerazione 001÷042, 060÷069, 080÷082 e 095÷099. La livrea SDL presentava i musi gialli ed il centro della cassa grigio metallizzato. Molti operatori la usavano così, ma altri sul fianco grigio applicavano i loro loghi aziendali. C'era quindi da sbizzarrirsi visto che gli operatori che le avevano in uso, soprattutto in Germania, erano ben oltre la decina. Altri operatori hanno avuto livree personalizzate; per esempio la Wiener Lokalbahn (Ferrovia Locale Viennese), che rispetto al suo nome fa servizi merci tra Vienna e Colonia, ha sostituito in giallo con l'avorio ed il grigio con il blu. Anche la Cargoserv austriaca ha una livrea personalizzata.

La Taurus 1116 213 transita con un breve merci nella stazione di Freilassing il 1° giugno 2008 (foto C. Canton)

La MRCE subentrata alla SDL presenta invece una livrea completamente nera.
La compagnia svedese Hector Rail ha acquistato di seconda mano tre Taurus dalla MRCE. Sono classificate 182 531 ed ES 64 003 e 016.

Denis Carlutti
con la collaborazione di
Daniele De Anna
(continua)

Firmato il contratto per le nuove elettromotrici del FVG

E' stato recentemente firmato tra la Regione Friuli Venezia Giulia e la spagnola CAF il contratto del valore di 45,6 milioni di euro per la fornitura nel corso del 2013 di 8 elettromotrici modulabili del tipo Civity, da introdurre nei servizi di trasporto locale in sostituzione delle vetuste Ale 801/940 di Trenitalia.
Le nuove elettromotrici avranno una lunghezza di 90 metri (quindi dovrebbero essere composte da cinque unità per convoglio, due carrozze pilota da 21,5 metri e tre rimorchiate intermedie da 16,2 metri ciascuna), una velocità massima di 160 km/h, due porte di accesso per lato di ogni unità e piano ribassato; la livrea dovrebbe essere bianca con delle specie di onde di colore azzurro lungo le fiancate, nonché i loghi della Regione proprietaria di tali veicoli.
I nuovi treni saranno abilitati a circolare anche sulla rete slovena, mentre è allo studio un loro adattamento per la circolazione anche in Austria; saranno dotati di impianto di climatizzazione autonoma per ogni unità, prese elettriche per pc, schermi informativi, spazio biciclette.
I primi convogli dovrebbero essere consegnati a fine 2012 per l'istruzione del personale, per poi entrare in servizio nel corso del 2013.
Ai fini della loro manutenzione, si sta attrezzando il deposito di Trieste, con un allungamento del deposito di 40 metri per consentire il loro rimessaggio.

Alessandro Fanutti

Rendering dei convogli Civity CAF (fonte CAF)

50 anni fa

Ultime notizie ferroviarie dalla rubrica “50 anni fa” che il Messaggero Veneto ha pubblicato fino all'uscita del nuovo giornale in formato tabloid, quando questa serie di articoli è stata soppressa.
L'8 marzo del 1961 il primo articolo della cronaca di Udine parlava del sovraffollamento dei treni diretti a Milano e Torino durante la primavera. Infatti questa era la stagione in cui gli emigranti stagionali partivano per la Svizzera, la Francia, il Belgio e la Germania. La situazione era ancora più drammatica sul diretto delle 21.01 del venerdì quando sui treni si riversavano centinaia di persone. Le FS però non rinforzavano la composizione obbligando i passeggeri a viaggiare in piedi, mentre, si faceva notare, le ferrovie svizzere organizzavano treni speciali.
Il 12 marzo i commercianti e gli esercenti dello spilimberghese si dichiaravano contrari all'assurda ventilata soppressione della linea Casarsa-Gemona, considerato anche lo stato precario dei collegamenti stradali. La tratta Casarsa-Pinzano fu poi chiusa al traffico passeggeri il 1° agosto 1967, mentre il servizio merci, rimasto saltuariamente attivo fra Casarsa e Spilimbergo, cessò definitivamente nel 1987.

Nuove proteste per la TAV

La presentazione del progetto preliminare (vedi **il tender** n. 59) del tratto della linea AV/AC chiamata Corridoio 5 che interessa la nostra regione ha riscatenato le proteste dei comitati che si oppongono a questa opera. Si contesta innanzitutto l'opera stessa e poi le modalità scelte per la consultazione del progetto, che è stato spezzato in tre tronconi da Venezia a Trieste, per confondere le acque, dicono i comitati. Infatti gli elaborati predisposti per la VIA (Valutazione Impatto Ambientale) sono disponibili a Roma e nelle sedi regionali di Friuli Venezia Giulia e Veneto, pertanto di difficile consultazione. Viene invece ribattuto che i sindaci dei comuni interessati hanno ricevuto il 30 dicembre i file del voluminoso incartamento predisposto per fare in modo che ogni cittadino possa esprimere le sue osservazioni sul progetto entro sessanta giorni, termine ritenuto troppo restrittivo. Si fa anche notare che il progetto non rispetta gli accordi presi nel 2008 e che in certe zone il tracciato è molto impattante per il territorio e per la vicinanza ad abitazioni; lo stesso vale anche per le opere accessorie, quali un imponente viadotto stradale sul raccordo di Palmanova, le cave che dovranno essere predisposte per fornire la ghiaia necessaria ai terrapieni, nonché i danni ai territori occupati per molti anni dai cantieri.
La regione ha così predisposto un tavolo di lavoro fra tutti gli enti locali interessati, ribadendo che la linea è necessaria al progetto del superporto Trieste-Monfalcone. Nessuno dei sindaci presenti ha poi negato l'utilità dell'opera; ognuno però ha presentato le proprie eccezioni sul progetto. La regione ha quindi ribadito che il termine del 28 febbraio per la presentazione delle obiezioni non era tassativo.
Infine i comitati NO TAV hanno invitato gli elettori dei comuni dove si terranno le elezioni per i nuovi sindaci a votare le liste contrarie all'opera. Intanto il progetto di fattibilità del tracciato tra Aurisina e Sezana dovrebbe essere pronto per aprile. Ci sono due ipotesi per la parte italiana e tre per quella slovena. In ogni caso la nuova linea attraverserà il confine tra l'Italia e la Slovenia a nord di Fernetti.

Claudio Canton

Trainwatching

Si moltiplicano gli avvistamenti della Taurus Rekordlok 1216 / E190 025 dell'impresa ÖBB / Linea vista transitare sia in linea sia in stazione a Udine. Generalmente proviene da Tarvisio e va sia in direzione Venezia che Cervignano. Per esempio il giorno in cui la 190 InRail veniva rimorchiata nel deposito FUC questa locomotiva è passata con un merci da Tarvisio.

D. Carlutti/D. De Anna/C. Pravisano

In febbraio è stata consegnata la prima composizione navetta con 6 carrozze medie distanze rinnovate con il contributo della regione. Sono stati completamente rifatti gli interni applicando anche prese elettriche per i viaggiatori e sono stati sostituiti i finestrini con quelli tipo Minuetto, quindi sigillati (sperando che il climatizzatore funzioni sempre d'estate!!).
La trazione è affidata alla E 464.563 nuova di fabbrica. Seguirà un altro convoglio per un totale di 13 carrozze.

Roberto Vassilich

Sotto. Il 23 marzo nello scalo di Udine Parco era presente una G2000 FER. (foto D. De Anna)

Il trasporto merci in regione

Si è svolto presso la Camera di Commercio di Udine un convegno per parlare delle prospettive future della logistica nella nostra regione. In particolare veniva presentato il megaprogetto di Unicredit/Maersk per il porto di Monfalcone. Sostanzialmente si sono sentite sempre le stesse cose che ormai si ripetono ad ogni simile convegno: RFI chiude i piccoli scali che invece servirebbero, Trenitalia Cargo fa una politica di dismissione e si trovano ostacoli ovunque per le imprese private. Tutto questo non fa che giocare a favore dell'autotrasporto. Il megaprogetto per Monfalcone prevede uno scalo lungo 1,5 km per un totale di 750.000 m², un milione di container l'anno per 3 milioni di TEU con un investimento di 2 milioni di euro. Quello che chiedono gli investitori è di avere una rete ferroviaria efficiente per poter smaltire l'enorme traffico generato da questo porto. L'assessore ai trasporti Riccardo Riccardi ha concluso dicendo che è inutile continuare a lamentarsi delle nostre ferrovie che non funzionano, ma bisogna intervenire abbassando i costi per rendere il treno più competitivo (il problema è che comunque RFI fa ostruzionismo. N.d.R.). Ha inoltre sottolineato il rischio di conflitti tra i porti di Trieste e di Koper, oltre che con quello di Venezia dove è previsto un altro grosso investimento.
La settimana seguente al TG3 regionale veniva data la notizia che Unicredit/Maersk preferirebbe Capodistria per il suo investimento e che sarebbe disposta a raddoppiare la Koper-Divaccia senza bisogno del famigerato Corridoio 5. Evidentemente la nostra politica dei trasporti sta dando i suoi "frutti".

Daniele De Anna

Notizie Flash

Con l'inizio del nuovo anno sono aumentate le tariffe del trasporto regionale sia su rotaia, sia su gomma. L'aumento secondo il tasso d'inflazione è stato dell'1,56%, però in alcuni casi, visto che l'arrotondamento è ai 5 centesimi, si è raggiunto anche il 5%. Sul percorso Udine-Tarvisio le tariffe degli autobus e dei treni sono state parificate come chiesto dai pendolari. Sulla tratta Udine-Gemona ora si paga il biglietto di fascia chilometrica fino a 30 km, mentre prima veniva conteggiata la fascia superiore perché nell'ambito della tariffa integrata venivano inseriti i chilometri stradali e non quelli ferroviari. Intanto il Comitato Pendolari di Gemona chiede agli utenti di utilizzare la biglietteria di Gemona per non vanificare gli sforzi fatti per la sua riapertura. Claudio Canton

La regione Friuli Venezia Giulia ha chiesto al governo di finanziare il raddoppio della Udine-Cervignano, linea indispensabile nell'ambito dei progetti "Superporto Monfalcone-Trieste" e "Corridoio Baltico-Adriatico". In merito a quest'ultima direttrice la Carinzia ed il Friuli Venezia Giulia auspicano l'inserimento della Pontebbana, linea già pronta e sotto utilizzata, nel tracciato di tale Corridoio.
Claudio Canton

La Società Ferrovie Udine-Cividale ha indetto una gara per la fornitura "chiavi in mano" di 35 carri ferroviari (20 da 90 piedi e 15 da 60 piedi) di nuova costruzione per trasporto combinato di merci con un'opzione per l'acquisto di ulteriori 10 carri da 60 piedi. La base d'asta è di 3.625.000 euro, con aggiudicazione alla ditta che offrirà il prezzo più basso.
Intanto il 7 marzo la vecchia stazione di Cividale è stata ceduta a titolo gratuito al locale Comune, che non ha ancora le idee chiare su come riutilizzarla. Claudio Canton

Domenica 6 febbraio la linea Udine-Cividale è rimasta interrotta per permettere la posa di una condotta fognaria nei pressi dell'ultimo passaggio a livello prima della stazione di Cividale. I lavori sono iniziati subito dopo l'arrivo dell'ultimo treno del sabato da Udine con la rimozione dei binari, cui sono seguiti gli scavi, la posa del manufatto, il ritombamento ed il ripristino delle rotaie entro le 6.00 del lunedì per permettere la ripresa del servizio. Claudio Canton

Delusione tra gli abitanti di Porto Nogaro quando hanno visto che nel progetto per il nuovo accesso alla Zona Industriale dell'Aussa Corno non c'è traccia del richiesto raccordo ferroviario con l'Interporto di Cervignano che eviterebbe il passaggio dei convogli vicino alle case (vedi **il tender** n. 59). Claudio Canton

E' stata ventilata l'ipotesi della soppressione del raccordo Ronchi dei Legionari Nord - Ronchi dei Legionari Sud che attualmente è utilizzato per treni merci. Subito si sono avute le proteste del comune di Gorizia che ha fatto presente che in questo modo verrebbe compromesso il progetto del servizio ferroviario transfrontaliero tra Italia e Slovenia che interessa anche lo scalo aereo di Ronchi dei Legionari, di fronte al quale verrà costruita una nuova stazione ferroviaria. Claudio Canton

Il comune di Codroipo dopo l'acquisizione di una parte dell'area ferroviaria della stazione ha dato l'avvio alla costruzione della nuova autostazione che permetterà l'interscambio ferro-gomma. Sarà inoltre allungato fino all'esistente parcheggio a fianco dei binari il sottopassaggio pedonale della stazione. Claudio Canton

Le finali nazionali di basket maschile under 19 che si terranno a Cividale dal 30 maggio al 5 giugno sono state presentate su un treno della FUC. La FUC, inoltre, metterà a disposizione i suoi convogli per il trasporto degli atleti e degli accompagnatori che alloggeranno quasi tutti a Udine.
Claudio Canton

Con il nuovo orario ferroviario 2011 è diventata definitiva la chiusura della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio/Lacedonia, che in precedenza vedeva un limitato traffico effettuato con le ALn 668 serie 1800 del deposito di Benevento; molte delle stazioni lungo la linea, erano state da tempo abbandonate, nonostante la loro ricostruzione avvenuta dopo il terremoto dell'Irpinia del 1980.
Alessandro Fanutti

Dopo la sospensione motivata dalla mancanza di materiale rotabile nell'autunno 2010, dall'orario 2011 sono definitivamente scomparsi tutti i collegamenti a mezzo treno tra Castel Di Sangro e Carpinone della linea appenninica abruzzese-molisana Sulmona-Isernia, ovvero la linea che raggiunge la quota altimetrica più alta d'Italia in corrispondenza della stazione di Roccaraso e che fino a non molti anni fa vedeva il transito degli Exp Pescara-Napoli effettuati con le ALn 663 del deposito di Benevento, talvolta in composizione di cinque unità. Per quanto limitato, il servizio ferroviario resiste comunque sulla parte alta e più spettacolare della linea, da Sulmona fino a Castel Di Sangro, mentre sulla parte rimanente è allo studio un servizio turistico effettuato dalla Ferrovia Sangritana con le ALn tipo 663 di ex proprietà Ferrovia Centrale Umbra.
Alessandro Fanutti

Dal 31 gennaio 2011 è stato ulteriormente implementato il servizio ferroviario metropolitano di Messina; infatti, accanto ai servizi verso Giampillieri sulla linea per Catania, sono stati inseriti 16 collegamenti verso Milazzo, sulla linea per Palermo, svolti con uno dei 40 treni Minuetto acquistati con il contributo della Regione Sicilia.
Alessandro Fanutti

A Saluzzo operano locomotive diesel ex ceche D 752 della Ferrovia Sangritana. Trainano carri di legname per la cartiera Burgo di Verzuolo e occasionalmente carri cisterna e tipo Eaos per Cuneo. Nella foto di A. Isoardi la 505 SG

Trenitalia e Veolia Transport hanno creato una nuova società ferroviaria per la gestione dei collegamenti tra Italia e Francia, a cominciare dai treni notturni del vecchio Consorzio Artesia tra Roma e Venezia con Parigi (denominati anni addietro Euronight Palatino e Rialto).
Alessandro Fanutti

Nei primi giorni di aprile l'ex Metalmeccanica Milanesio di Moretta, divenuta ora Meccanica Moretta, riaprirà i battenti. Dopo la sua acquisizione da parte del GTT (Gruppo Torinese Trasporti) sono stati effettuati lavori di ristrutturazione degli impianti e si sta progettando l'impianto di verniciatura. Tredici ex dipendenti, ora in servizio alle officine GTT di Torino, torneranno nello stabilimento, dove si prevede di arrivare a 25 addetti. Alberto Isoardi

Dopo ben 15 mesi dall'incidente nella stazione di Saluzzo (vedi **il tender** n. 55) sono stati finalmente rimossi i carri rimasti coinvolti. I vagoni, che erano stati spostati con una gru su un binario inutilizzato, sono stati letteralmente fatti a pezzi e con dei camion trasportati nel deposito della ditta che si è aggiudicata l'appalto.
Alberto Isoardi

Con il mese di gennaio 2011 la Hupac ha istituito un nuovo servizio intermodale tra Rotterdam ed i terminali svizzeri di Basilea e Niederglatt; il nuovo treno shuttle avrà una cadenza di nove partenze settimanali in entrambe le direzioni e la trazione sarà affidata alla nuova SBB Cargo International. Alessandro Fanutti

Dal 1° gennaio 2011 è diventata operativa la SBB Cargo International, la joint venture costituita da SBB Cargo (75%) e Hupac (25%) per la gestione del traffico intermodale e di treni blocco nell'asse sud-nord Europa in transito attraverso la Svizzera.
Il quartier generale della nuova società sarà Olten ed il materiale ferroviario utilizzato sarà inizialmente a noleggio da parte di SBB Cargo, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia. SBB Cargo continuerà a gestire il traffico merci ma solo all'interno del territorio elvetico.
Alessandro Fanutti

Nel 2010 il volume delle merci trasportato in Germania è aumentato del 3,1%, per un volume totale di 4,1 miliardi di tonnellate; tra le varie modalità, il maggior tasso di crescita è stato registrato dalla ferrovia con un +13,9% rispetto al 2009 pari a 355 milioni di tonnellate trasportate.
Alessandro Fanutti

Il 2010 per il porto di Amburgo è stato l'anno record di merci marittime movimentate via treno, dal momento che sono 40,1 milioni le tonnellate arrivate o partite tramite ferrovia, ovvero un volume di traffico mai raggiunto nei 145 anni di storia del porto, nonostante che l'anno scorso non sia stato un anno record per il totale delle merci movimentate dal porto nel suo complesso.
I container inoltrati via ferrovia sono stati 1,93 milioni di TEU, ovvero +22 % rispetto al 2009.
Oggi la percentuale di merci portuali movimentate via ferrovia raggiunge il 30% e sono 83 le società ferroviarie che operano servizi per il porto di Amburgo. Alessandro Fanutti

Kombiverkehr, operatore intermodale tedesco, ha potenziato da gennaio 2011 i collegamenti con la Slovenia, aggiungendo un nuovo treno Ludwigshaven-Lubiana due volte alla settimana agli esistenti 5 collegamenti con cambio a Monaco di Baviera, che ora diventano diretti.
In questa maniera si libera capacità di carico agli altri collegamenti giornalieri da Duisburg, Colonia e Monaco verso Lubiana Zalog, vista la domanda crescente di trasporti su questo itinerario.
Inoltre, da Lubiana le unità di carico potranno proseguire su Istanbul Halkali mediante un treno diretto trisettimanale operato da Adria Kombi in collaborazione proprio con Kombiverkehr. Alessandro Fanutti

Kombiverkehr ha chiuso il 2010 con oltre 933mila spedizioni intermodali, ovvero un aumento del 9,1% rispetto all'anno precedente. Per il 2011 le prospettive sono molto incoraggianti ed il maggior incremento si realizzerà certamente nei collegamenti verso l'Europa sud-orientale.
Alessandro Fanutti

Eurotunnel ha registrato nel 2010 un incremento del 3,3% di passeggeri del servizio Eurostar attraverso il tunnel della Manica. Inoltre, nel 2010 i treni shuttle hanno trasportato 1,1 milioni di autocarri (+41,6%), 2,1 milioni di autovetture (+10,9%) e 56mila pullman (+3,6%). Il traffico di treni merci è invece calato del 12,7% (duemila convogli) per un totale di 1,1 milioni di tonnellate di merci trasportate (-4,5%). Alessandro Fanutti

La ERS Railways, impresa ferroviaria del gruppo marittimo Møller-Maersk, in collaborazione con SBB Cargo International aumenterà di 270 il numero dei collegamenti annui tra Rotterdam ed i terminal di Melzo e Padova, per un totale di 1.350 collegamenti di treni container blocco. ERS Railways curerà la trazione fino a Basilea, mentre da questa località subentrerà la SBB Cargo International fino alle destinazioni italiane. Alessandro Fanutti

La Schweizerische Rheinhäfen-SRH, l'associazione dei porti fluviali renani svizzeri e la SBB Cargo hanno presentato un progetto di potenziamento del trasporto intermodale fluviale-ferroviario attraverso la realizzazione di nuovi terminal container a Basilea e Dietikon (Gateway Limmattal, nei pressi di Zurigo).
In particolare, quest'ultimo terminal fungerà da hub per l'inoltro dei container, con i treni della SBB Cargo, in tutto il resto della Svizzera.
Alessandro Fanutti

A Saluzzo sono presenti anche locomotive diesel G 1000BB della SNCF Fret Italia: nell'immagine la D 100 101 (foto A. Isoardi)

Alcune novità da Norimberga 2011

Alcune considerazioni da Norimberga dove si è svolta la tradizionale Fiera del Giocattolo alla quale partecipano tutti i principali produttori del settore fermodellistico. La sensazione è che questo sarà un anno di transizione nel quale le case modellistiche punteranno a consegnare quanto annunciato in precedenza.
Infatti, guardando le novità proposte non ci troviamo di fronte al diluvio degli anni scorsi. Certo contribuisce a questa tendenza anche la mutata situazione produttiva in Cina, dove si scontano aumenti di costi con percentuali a due cifre e dove il principale produttore, il gruppo Kader, dopo aver acquisito la concorrente Sandakan sta ristrutturando la propria organizzazione con tagli non solo di personale ma anche di clienti considerati non redditizi.
Tutto questo unito ad altre difficoltà provoca ritardi nelle consegne dei modelli nei tempi sperati ed annunciati.
A mio avviso le novità più importanti sono quelle elencate di seguito.
Al solito la parte del leone la fa la Acme, dinamica come sempre, che propone la locomotiva elettrica E 444.005 elettronica in serie limitata ed il convoglio ETR 610 della Cisalpino e delle SBB-CFF-FFS; inoltre finalmente dovrebbe essere l'anno buono per la già annunciata della diesel D 342.
La Vitrains sta lavorando alla locomotiva elettrica E 326 per farla uscire nel tardo autunno assieme alle automotrici ALn 668 serie 1500. Ha inoltre annunciato, però per 2012, il TAF.
Rivarossi ripropone modelli già editi e nulla di più; è la ditta più impegnata a far uscire quanto già annunciato in precedenza.
Roco si limita a proporre la versione della locomotiva a vapore Gr 875 con cabina chiusa e pochissimo altro.
Oskar sta andando avanti con i suoi progetti e quindi consegnerà le locomotive a vapore Gr 640 e 625, la locomotiva diesel D 341 FIAT-REGGIANE con il terzo faro e con la livrea di due ditte che la usano per treni cantiere ed infine le automotrici ALn 990.
E' una sorpresa invece che Brawa abbia messo a catalogo non una, ma due locomotive italiane: si tratta della locomotiva diesel CoCo ex V 320 delle DB in livrea gialla per treni cantiere con insegne della SERFER e della locotender a vapore Gr 893 al vero preda bellica di provenienza austriaca.
Infine pure Märklin ha inserito nel suo catalogo 2011 un modello italiano: la V 220 ex DB con la livrea bianco-rosso-verde delle FER. Angelo Rigon

Novità “locali”

Per quanto riguarda i modelli “locali”, Roco ha chiesto alla InRail ed alla FUC l’autorizzazione per riprodurre i modelli delle Taurus appena consegnate alle due società.
Piko ha annunciato lo Stadler GTW a tre casse per il momento in varie versioni straniere. Non è improbabile quindi che riproduca anche quelli della Merano-Malles, della Sistemi Territoriali e, speriamo, della Udine-Cividale, visto l’abbandono del progetto da parte di Vitrains. Piko però produce un minimo di 500 pezzi e quindi valuterà bene quanto il ”nostro” potrebbe vendere.
E chissà se Oskar, che ha presentato diverse versioni della D341 “Reggiane” in ep. IV, deciderà di fare anche la DE 501 TraRo (ex D 341 FS Fiat) che fece servizio sulla Udine-Cividale negli anni Novanta.
Un'altra locomotiva che fece servizio per un breve periodo negli anni ’90, e che si vide anche a Udine, è la V 320 in livrea gialla Serfer annunciata da Brawa.
Se tutte queste notizie fossero confermate sarebbe una grande scorpacciata per i modellisti della nostra regione. Portafogli permettendo.
Daniele De Anna

Sopra. La V 320 di Serfer che verrà riprodotta da Brawa (foto Brawa)

A sinistra. La Tartaruga elettronica di ACME (foto ACME)

N° 60 - Anno 16 (N° 1 / 2011)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 1 - Marzo 2011 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio